

Bahn frei für längere Güterzüge

VERKEHR Im Mittelrheintal fürchtet man noch mehr Lärm – Ausbauprojekt kostet 405 Millionen

VON PETER BERGER

Köln. Seit 1994 kämpft Willi Pusch, Vorsitzender der Bürgerinitiative Mittelrheintal, gegen den Bahnlärm und die Erschütterungen durch die 400 Güterzüge, die täglich rechtsrheinisch 60 Meter vor seinem Haus in Kamp-Bornhofen vorbeirattern. Neun Bundesverkehrsminister hat er in den Jahren kommen und gehen sehen. Die Nachricht, dass das Bundesverkehrsministerium rund 405 Millionen Euro bereitstellen will, um den Einsatz von 740 Meter langen Güterzügen zu ermöglichen und so mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu holen, macht ihn wütend. 740 Meter ist die von der Europäischen Union festgelegte Höchstlänge, die in Deutschland aber nur in elf Prozent aller Fälle gefahren werden kann, weil die Überholgleise zu kurz sind, Signale zu nah aufeinanderfolgen oder an der falschen Stelle stehen. Bis 2030 soll sich das ändern, der Kosten-Nutzen-Faktor liegt laut Bundesverkehrsministerium bei 4,8. „Bei uns im Rheintal läuft das schon. In Östrich-Winkel bei Eltville entsteht ein solches Überholgleis. Die machen die Gleise länger, damit die 740-Meter-Züge fahren können“, so Pusch. Das Leitsystem sei schon modernisiert, werde von Frankfurt automatisch

gesteuert. „Damit kann man die Zugfolge erhöhen. Wenn das alles läuft, kommen wir unter den Drei-Minuten-Takt. Das auf einer Trasse, die vor 160 Jahren gebaut wurde. Die ist völlig ungeeignet.“

Bisher seien die Güterzüge, die durch das Rheintal fahren, maximal 600 Meter lang. Lärm und Erschütterungen werden weiter zunehmen, befürchten die Bahn-Anrainer. Sie fordern seit langem den Bau eines Rheintal-Tunnelsystems zwischen St. Augustin und Mainz-Bischofsheim (siehe Kasten: „Tunnelsystem“). Doch dieses Projekt ist in weite Ferne gerückt. „Wir sind zwar im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf, aber jetzt wird die Strecke Dresden-Prag Deutschlands längster Tunnel, für 120 Güterzüge

am Tag. Wir haben jetzt schon 400 und mehr.“

Um bundesweit überhaupt 740 Meter lange Güterzüge möglichst „konfliktfrei“ durchs Netz zu schleusen, müssen 79 Überholungsbahnhöfe aus- oder neu gebaut und zwei Güterverkehrsanlagen errichtet werden – damit die Güterzüge von schnelleren Personenzügen überholt werden können. Welche Bahnhöfe das genau sind, darüber wollen weder die DB Netz AG noch das Bundesverkehrsministerium Auskunft geben. Die einzelnen Projekte müssten noch abgestimmt werden. Eines der größten betrifft dabei den Bahnknoten Köln. Dort müssen nach einem vorläufigen Plan der DB Netz AG im Bereich Köln-Mülheim neue Gleise entstehen.

Tunnelsystem könnte das Mittelrheintal entlasten

Um den Bahnlärm im Mittelrheintal und im Rheingau zu vermindern, ist das Rheintal-Tunnelsystem als Entlastungsstrecke im Oktober 2016 vom Bundesverkehrsministerium in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden. Die 118 Kilometer lange Strecke soll rechtsrheinisch zwischen St. Augustin und Mainz-Bischofsheim durch mehrere Tunnel führen.

Acht Milliarden Euro könnte sie kosten. Durch die Eröffnung des Gotthard-Tunnels in der Schweiz wird die Zahl der Güterzüge im Mittelrheintal von 400 auf 470 pro Tag steigen. Es ist der Engpass der 1300 Kilometer langen Güterzug-Magistrale Rotterdam-Genua. Hier schleichen die Züge mit Tempo 70 auf der kurvenreichen Strecke entlang. In einem Tunnel könnten sie 160 fahren. (pb)

Die Chefs der großen Frachtbahnen befürworten den Ausbau. „Wir begrüßen die Entscheidung des Bundes, ein mit 740-Meter-Zügen befahrbares Netz in Deutschland zu schaffen“, sagt Roland Bosch, Vorstandsvorsitzender von DB Cargo. „Damit erhöhen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Lkw.“ Der Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen stagniert seit Jahren bei 17 Prozent.

Ob die 405 Millionen Euro in den Ausbau tatsächlich fließen, wird erst von einem neuen Bundesverkehrsminister in einer neuen Bundesregierung entschieden, ist aber sehr wahrscheinlich. Das Ministeramt wird derzeit von Christian Schmidt (CSU) nur geschäftsführend verwaltet. Nach einer Studie der EU aus dem Jahr 2014 liegen von den 13 Großprojekten zum Ausbau der Güterzug-Magistrale von Rotterdam/Antwerpen nach Genua vier in NRW: Es sind die Strecken von Aachen, Venlo und Oberhausen nach Köln sowie von Köln nach Mainz.

Den Tunnel hat die Bürgerinitiative Mittelrheintal aber noch nicht aufgegeben. Bis der kommt, wird ihr Vorsitzender Pusch aber wohl noch ein paar Bundesverkehrsminister kommen und gehen sehen. „Bei diesen Themen muss man einen ganz langen Atem haben.“